



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 29 : Sécurité de l'aviation et mécanismes régionaux de coordination de la mise en œuvre de la navigation aérienne

#### VIABILITÉ DU PROGRAMME AFRICAIN DE PROCÉDURES DE VOL (AFPP)

[Note présentée par 54 États contractants<sup>2</sup>, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le développement durable de l'aviation civile demeure l'une des priorités du secteur mondial de l'aviation, d'où l'appui de l'OACI à la mise en place de programmes régionaux de procédures de vol pour aider les États à développer des capacités durables dans le domaine des procédures de vol aux instruments (IFP) afin de respecter leurs engagements au titre de la Résolution A37-11 pour la navigation basée sur les performances (PBN).

Cette note de travail décrit les réalisations du Programme de procédures de vol en Afrique (AFPP) et souligne les défis de durabilité dans les capacités de conception des procédures de vol et le renforcement des capacités pour la mise en œuvre des PBN en Afrique comme une préoccupation avec la possibilité d'annuler les gains réalisés pendant la phase I de la mise en œuvre du programme.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à noter les progrès réalisés par le biais de l'AFPP dans la mise en œuvre de la PBN en Afrique ;
- b) à demander aux États et aux autres acteurs du secteur de soutenir financièrement la phase II de l'AFPP ;
- c) à demander à l'OACI d'envisager l'harmonisation des travaux de tous les FPP ;
- d) à adopter la résolution mise à jour proposée dans l'appendice en remplacement de la Résolution A39-14.

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

<sup>2</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	1) Sécurité 2) Capacité et efficacité de la navigation aérienne 3) Protection de l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	Sous la rubrique États participants.
<i>Références :</i>	Résolution A37-11 de l'Assemblée : Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances Résolution A38-7 de l'Assemblée : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique Résolution A39-14 de l'Assemblée : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en figurant des priorités et des cibles mesurables <i>Doc 9613 — Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)</i> <i>Doc 9750 — Plan mondial de navigation aérienne</i>

## 1. INTRODUCTION

1.1 La 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en 2010, dans sa Résolution A37-11, a réaffirmé l'engagement mondial en faveur de la mise en œuvre de la PBN et a appelé les États à achever et à soumettre d'urgence à l'OACI leurs plans de mise en œuvre de la PBN.

1.2 La 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en 2013, dans sa Résolution A38-7, a en outre exhorté les États africains à appuyer la mise en œuvre du Bureau des procédures de vol (AFPP) pour l'Afrique en détachant du personnel et/ou en apportant un soutien financier, dès que possible, afin d'accélérer la mise en œuvre de la PBN dans la région.

1.3 La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en 2016, dans sa Résolution A39-14, a en outre exhorté les États membres à utiliser le Programme des procédures de vol, le cas échéant, pour la mise en œuvre des Plans nationaux PBN. La mise en œuvre de la PBN demeure une priorité mondiale visant à aider la communauté aéronautique mondiale à réduire les embouteillages, à conserver le carburant, à protéger l'environnement, à réduire l'impact du bruit des avions et à maintenir des opérations fiables, par tous les temps.

## 2. RÉALISATIONS DE LA PHASE 1 DE L'AFPP (2014-2017)

2.1 Le Programme, structuré sous la forme d'États membres actifs fournissant des contributions annuelles pour soutenir les activités du Programme, d'États utilisateurs payant une assistance technique spécifique de l'AFPP, de l'ASECNA, de donateurs du Programme (France et Airbus), de l'OACI fournissant des services de gestion et du comité directeur décisionnel présidé par le Kenya, a accompli des progrès remarquables durant sa phase initiale d'exécution (2 juin 2014 au 31 mai 2017).

- Cinquante-huit pour cent (58 %) des inscriptions, soit trente-deux (32) États participants.
- Le nombre d'États ayant des plans PBN développés est passé de moins de 40 % à 79 %.
- Le niveau de mise en œuvre des approches RNP est passé de 29 % à 77 %.

- Les capacités régionales en matière de conception de procédures, d’approbation et de création de données ont augmenté collectivement de plus de 100 % grâce à diverses formations (cours de conception de procédures de vol — 25 experts, cours PANS-OPS OJT — 5 experts, stagiaires en PBN OPS Approval-90, experts en PBN Procedure Design Instructor Course-3, ateliers organisés par AFPP avec 42 États participants).
- Trente-cinq (35) procédures de vol classiques et quarante-sept (47) procédures de vol de PBN dans cinq (5) États couvrant 16 aéroports ont été élaborées et mises en œuvre dans le cadre de l’assistance technique AFPP.
- L’AFPP a amélioré sa capacité de conception en acquérant cinq (5) licences pour le logiciel de conception de procédures automatisées et les outils connexes.
- Les contributions des États, dont celle de la France, ont assuré la pérennité de l’AFPP et du personnel d’appui pour la phase 1.
- Investissement dans un immeuble de bureau permanent de l’AFPP par l’organisation hôte, l’ASECNA, afin d’assurer un environnement de travail favorable.
- L’AFPP a également participé à diverses initiatives régionales, dont les suivantes : AIRBUS Présentation du projet mondial de mise en œuvre des PBN en Sierra Leone, en Guinée et au Libéria, du projet de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l’OACI/UE par la mise en œuvre des opérations en descente continue (CDO)/opérations en montée continue (CCO) aux aéroports de Libreville et Ouagadougou et du projet pour améliorer la surveillance en sécurité aérienne en RDC.

### **3. CONTINUITÉ DU PROGRAMME — PHASE II (2019-2021) ET LES DÉFIS DE LA DURABILITÉ**

3.1 Lors de sa 4<sup>e</sup> réunion, le Comité directeur de l’AFPP a approuvé le renouvellement du Programme (phase II) pour une nouvelle période de trois ans afin d’évaluer la nécessité de poursuivre les travaux sur la mise en œuvre des PBN et la mise en œuvre à bas niveau des opérations de descente continue (CDO) et des opérations en montée continue (CCO) dans la région, notamment les lacunes dans les enquêtes WGS-1984 et le manque de capacités en matière de surveillance réglementaire des procédures de vol.

3.2 Pour atteindre l’objectif du programme et assurer sa pérennité, l’AFPP a prévu d’utiliser les capacités acquises au cours de la phase I du programme par le détachement d’experts auprès de l’AFPP afin de répondre à la demande accrue d’assistance technique de l’AFPP par les États. La viabilité des experts détachés auprès de l’AFPP a toutefois été entravée par le manque de soutien budgétaire de l’État aux experts détachés pour le logement et les indemnités en dehors de leur environnement familial. Ce problème est encore aggravé par la politique de l’OACI concernant le détachement qui ne permet pas d’utiliser les fonds du programme pour couvrir les frais d’entretien des experts détachés auprès de l’AFPP.

3.3 Les difficultés rencontrées par les États pour investir dans des technologies appropriées pour la conception des procédures de vol constituent également une menace majeure pour la durabilité des capacités de conception et le renforcement des capacités de mise en œuvre des Plans nationaux PBN. Comme c’est le cas actuellement, la perte de compétence en matière de conception de procédures pour les experts déjà formés en phase I, l’absence de mise à jour continue des procédures de vol déjà mises en œuvre, le manque de capacité adéquate de l’AFPP pour répondre à la demande accrue d’assistance technique reste le plus grand défi et pourrait annihiler tous les progrès réalisés pendant la phase I de l’AFPP.

#### 4. **CONCLUSION**

4.1 La mise en œuvre de la PBN demeure une priorité mondiale visant à aider la communauté aéronautique mondiale à réduire la congestion aérienne, à conserver le carburant, à protéger l'environnement, à réduire l'impact du bruit des avions et à maintenir des opérations fiables et par tous les temps. Plusieurs défis doivent encore être relevés pour que l'Afrique se conforme pleinement à la mise en œuvre des Plans PBN, CCO et CDO.

-----

## APPENDICE

### PROJET DE RÉSOLUTION POUR ADOPTION PAR LA 40<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

#### **Résolution A40-x : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en ~~figurant~~ fixant<sup>1</sup> des priorités et des cibles mesurables**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'objectif premier de l'Organisation reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* que la responsabilité d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale incombe aussi aux États membres, tant collectivement qu'individuellement,

*Considérant* que, conformément à l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux aéroports, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale exige la collaboration active de toutes les parties prenantes,

*Considérant* que la Convention et ses Annexes fournissent le cadre juridique et opérationnel pour permettre aux États membres de construire un système de sécurité de l'aviation civile fondé sur la confiance et la reconnaissance mutuelles, exigeant que tous les États membres mettent en œuvre les SARP dans la mesure du possible et assurent une supervision adéquate de la sécurité,

*Considérant* que les résultats des audits et des missions de validation coordonnées (ICVM) effectués au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) montrent que plusieurs États membres n'ont pas encore pu établir un système national de supervision de la sécurité satisfaisant, et que plusieurs États membres ont été identifiés comme ayant des problèmes graves de sécurité (PGS),

*Considérant* que l'OACI joue un rôle de chef de file pour faciliter la mise en œuvre des SARP et la résolution des carences en matière de sécurité en coordonnant les soutiens et en mobilisant les ressources des partenaires de la sécurité en aviation,

*Reconnaissant* que les plans d'action de l'OACI élaborés pour des États membres individuels servent de plates-formes pour fournir, en coordination avec d'autres parties prenantes, une assistance directe et des orientations à ces États dans la résolution de leurs PGS ainsi que pour traiter un faible taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux,

---

<sup>1</sup> La modification ne touche que le français.

*Considérant* que l'OACI, par sa Politique sur la coopération régionale, est résolue à apporter aux États membres son assistance, ses conseils et toute autre forme de soutien, dans la mesure du possible, en matière de technique et de politique de l'aviation civile internationale pour les aider à s'acquitter des responsabilités que leur confèrent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et les Objectifs stratégiques de l'Organisation, notamment en favorisant la coopération régionale par des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les États membres ne possèdent pas tous les ressources humaines, techniques et financières requises pour assurer adéquatement la supervision de la sécurité,

*Reconnaissant* que l'établissement d'organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO), notamment d'organisations régionales de supervision de la sécurité, présente un grand potentiel pour aider les États à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu de la Convention de Chicago grâce à des économies d'échelle et à une harmonisation à un échelon supérieur résultant d'une collaboration entre les États membres dans l'établissement et l'exploitation d'un système commun de supervision de la sécurité,

*Rappelant* que les États membres sont responsables de la mise en œuvre des normes de l'OACI et qu'ils peuvent, à cet égard, décider sur une base volontaire de déléguer certaines fonctions aux RSOO et que, le cas échéant, le terme « État » devrait être compris comme incluant aussi les RSOO,

*Reconnaissant* la place accordée dans l'Annexe 19 aux RSOO et à leur rôle dans l'exécution des fonctions nationales de gestion de la sécurité qui leur ont été déléguées au nom des États,

*Reconnaissant* qu'il est possible que des groupes d'États membres décident de mettre en place des systèmes aéronautiques régionaux, dont la base juridique peut être un traité international qui engloberait les règles et la supervision communes applicables dans les États participants,

*Reconnaissant* que l'assistance offerte aux États membres qui éprouvent des difficultés à remédier aux carences détectées par les audits de supervision de la sécurité, particulièrement avec une priorité donnée aux États ayant des PGS, serait grandement améliorée par une stratégie unifiée à laquelle participeraient tous les États membres, l'OACI et d'autres intervenants du domaine de l'aviation civile,

*Reconnaissant* que les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) établis ont pour objectif d'établir des buts, de fixer des priorités et des indicateurs, et de définir des cibles mesurables pour traiter des carences liées à la sécurité dans chaque région tout en assurant la cohérence des mesures et la coordination des efforts,

1. *Charge* le Conseil, en partenariat avec tous les partenaires de la sécurité de l'aviation, de mettre en œuvre un programme global d'assistance qui aidera les États membres à remédier aux carences identifiées par USOAP-CMA, avec priorité donnée à la résolution des PGS ;
2. *Charge* le Conseil de promouvoir les concepts de coopération régionale aux fins de renforcer la sécurité et la supervision de la sécurité, notamment la mise sur pied d'organisations régionales de supervision de la sécurité et le renforcement des RSOO et RASG, ainsi que l'établissement d'objectifs, la fixation de priorités et d'indicateurs, et la définition de cibles mesurables pour traiter des PGS et des carences liées à la sécurité ;

3. *Charge* le Conseil de prendre les mesures appropriées pour assurer que les spécificités d'un système régional d'aviation établi par un groupe d'États membres soient reconnues et intégrées dans le cadre de l'OACI ;
4. *Charge* le Conseil de poursuivre les partenariats avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour coordonner et favoriser la prestation d'assistance financière et technique aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité, les RSOO et RASG, afin de renforcer la sécurité et les capacités de supervision de la sécurité ;
5. *Charge* le Conseil de poursuivre l'analyse des renseignements pertinents critiques pour la sécurité en vue de déterminer des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO et RASG ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'OACI, les RASG, les RSOO et d'autres organisations ayant des activités liées à la sécurité de l'aviation afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance ;
7. *Prie instamment* les États membres de donner la plus haute priorité à la résolution des PGS afin d'assurer qu'il n'y ait pas de risques immédiats de sécurité pour l'aviation civile internationale et que les conditions minimales spécifiées dans les Annexes de l'OACI soient respectées ;
8. *Prie instamment* les États membres d'utiliser le Programme de procédures de vol pour la mise en œuvre de la PBN, le cas échéant, et, de plus, de fournir de l'assistance (financière ou autre) pour assurer la continuité et la durabilité ;
9. *Prie instamment* les États membres de développer et d'intensifier la coopération régionale et sous-régionale afin de promouvoir le plus haut degré de sécurité de l'aviation ;
10. *Demande* à tous les États membres et aux partenaires de la sécurité de l'aviation concernés, toutes les fois que possible, d'assister les États demandeurs avec des ressources financières et techniques afin d'assurer la résolution immédiate de PGS identifiés et la pérennité du système national de supervision de la sécurité ;
11. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et d'autres parties prenantes partenaires de la sécurité de l'aviation pour renforcer les capacités en matière de supervision de la sécurité afin de mieux s'acquitter de leurs responsabilités et de favoriser une plus grande sécurité du système d'aviation civile internationale ;
12. *Encourage* les États membres à favoriser la création de partenariats régionaux ou sous-régionaux pour collaborer à la mise au point de solutions à des problèmes communs afin de développer leur capacité nationale de supervision de la sécurité et de participer ou d'apporter un soutien concret au renforcement et à l'avancement des organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la

- sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation, notamment les organisations régionales de supervision de la sécurité RSOO ;
13. *Demande* au Secrétaire général de jouer un rôle éminent dans la coordination des activités pour aider les États à résoudre les PGS par l'élaboration de plans d'action de l'OACI et/ou de propositions de projets spécifiques et pour aider les États à obtenir les ressources financières nécessaires pour financer pareils projets d'assistance ;
  14. *Demande* au Conseil de présenter à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée un rapport sur la mise en œuvre globale du Programme d'assistance complet ;
  15. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution ~~A38-5~~ A39-14.

— FIN —